

(19) BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

(12) Offenlegungsschrift
(11) DE 3909644 A1

(51) Int. Cl. 5:
G01S 13/60

DE 3909644 A1

(21) Aktenzeichen: P 39 09 644.0
(22) Anmeldetag: 23. 3. 89
(43) Offenlegungstag: 27. 9. 90

(71) Anmelder:
VDO Adolf Schindling AG, 6000 Frankfurt, DE

(72) Erfinder:
Rosconi, Ulrich, 6362 Wöllstadt, DE

(54) Verfahren und Vorrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerradarprinzip

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerradarprinzip, wonach von dem Fahrzeug Mikrowellen einer Sendefrequenz ausgesendet werden, von denen ein Teil der Mikrowellen auf der Sendefrequenz gemischt wird. Dadurch entstehen Doppler-Signale, die nach Impulsformung als Doppler-Impulssignale durch eine Frequenzmessung im Zeitbereich und Bewegungsrichtungsbewertung ausgewertet werden, um digitale Doppler-Signalwerte zu bilden. Zur Ermittlung einer mittleren Doppler-Periodendauer wird jeweils ein Median M (n-3) aus einer vorgegebenen Anzahl zuletzt generierter digitaler Doppler-Signalwerte einer Folge M (n-1), M (n-2), M (n-3), M (n-4), M (n-5), fortlaufend ermittelt.

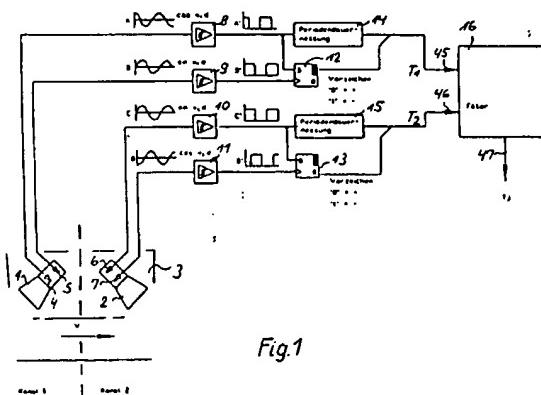


Fig.1

DE 3909644 A1

BEST AVAILABLE COPY

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerradarprinzip gemäß dem Oberbegriff des Anspruchs 1.

Ein weiterer Aspekt der Erfindung betrifft eine entsprechende Einrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Oberbegriff des Anspruchs 3.

Die Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerradarprinzip beruht bekanntlich darauf, daß zwischen der Frequenz einer von dem Fahrzeug ausgesandten Wellenfront — Sendesignal — und der von dem Untergrund, gegenüber dem sich das Fahrzeug insbesondere horizontal bewegt, reflektierten und wiederum von dem Fahrzeug empfangenen Wellenfront eine Differenzfrequenz auftritt. Die Differenzfrequenz ist der Relativbewegung des Fahrzeugs gegenüber dem Untergrund proportional. In der vorliegenden Anmeldung soll unter den Begriffen "Doppler-Signal" und "Doppler-Frequenz" immer das Signal mit der Differenzfrequenz verstanden werden.

Zur technischen Realisierung des Verfahrens kann ein Doppler-Radarmodul verwendet werden, der einen Oszillator — Gunnoszillator —, einen Zirkulator, einen Mischer, eine Antenne — Hornstrahler — und einen Richtkoppler umfaßt. Der Oszillator erzeugt die hochfrequente sinusförmige Schwingung, die über den Zirkulator der Antenne zugeführt wird. Die Antenne strahlt diese Energie in den Raum, insbesondere in Richtung auf den Untergrund, auf dem sich das Fahrzeug bewegt, ab. Die am Untergrund reflektierte Welle wird von der Antenne wieder empfangen, und das entsprechende Empfangssignal wird über den Zirkulator dem Mischer zugeführt. In dem Mischer wird über den Richtkoppler zusätzlich ein Teil der Sendeenergie eingespeist, so daß das Empfangssignal und das Sendesignal einander überlagert werden. In dem Mischer — Mischerdiode —, der mit dem Sendesignal und dem Empfangssignal beaufschlagt wird, findet ein Mischungsprozeß statt, mit dem u. a. das Doppler-Signal als Differenzfrequenz zwischen der Frequenz der ausgesendeten Welle und der Frequenz der empfangenen reflektierten Welle gebildet wird. Das Doppler-Signal wird über einen Verstärker zur Weiterverarbeitung bereitgestellt.

Bei realisierbaren Einrichtungen zur Eigengeschwindigkeitsmessung nach dem Dopplerprinzip tritt als Doppler-Signal nicht nur eine einzige Differenzfrequenz auf, sondern auch schon bei Messung der Eigengeschwindigkeit mittels nur eines einzigen denkbaren Reflexionspunktes ein Doppler-Spektrum. Bei in der Praxis auftretenden Boden, wie Asphaltboden oder Akkerboden, die durch eine stochastische Verteilung von Reflexionspunkten unterschiedlicher Reflexionsfaktoren angenähert werden können, ist das erfassbare Doppler-Signal darüber hinaus durch Amplitudenlöschungen und Phasensprünge gestört. Ein solches Doppler-Spektrum weist eine unregelmäßige Verteilung der Amplitude in Abhängigkeit von der Frequenz auf, die außerdem zeitlich nicht konstant ist. Insbesondere lassen sich Schwankungen des Maximums auf der Frequenzachse feststellen.

Die nach dem vorgenannten Meßprinzip ermittelte Fahrzeuggeschwindigkeit ist daher mit einem großen Meßfehler behaftet.

Um diesen Meßfehler zu verringern, ist bereits ein Doppler-Radargeschwindigkeitsmesser mit einer Im-

pulsweiten-Diskriminiereinrichtung bekannt, die das Maximum der Verteilungskurve des Doppler-Signals bzw. des Doppler-Frequenzspektrums ermitteln soll (DE-PS 32 19 819). Dieser Geschwindigkeitsmesser umfaßt einen Doppler-Radar-Sensor, der an dem Fahrzeug befestigt ist, Mikrowellen aussendet und einen Teil der vom Boden reflektierten Wellen empfängt und mit einem Teil der ausgesandten Wellen mischt. In einer Verstärker- und Impulsformereinrichtung werden die so entstandenen Doppler-Signale verstärkt, und es wird ein Doppler-Impulssignal erzeugt. In einem Periodendauerahzähler wird das Doppler-Impulssignal in ein digitales Doppler-Signal umgesetzt. Zur Auswertung der digitalen Doppler-Signale dient der Ausgang des Periodendauerahzählers als Adresse für einen Speicher. Eine Addiereinrichtung erhöht die Inhalte des Speichers unter jeder angesteuerten Adresse für jedes anliegende Doppler-Impulssignal um Eins, bis eine vorgegebene Anzahl von digitalen Doppler-Impulssignalen vollständig addiert ist. Die oben erwähnte Impulsweiten-Diskriminiereinrichtung ermittelt beim Auftreten des n -ten Doppler-Impulssignals die dem Speicherinhalt $n/2$ zugeordnete Adresse als Maß für die gesuchte Geschwindigkeit. — Dieser bekannte Doppler-Radargeschwindigkeitsmesser hat jedoch den Nachteil, daß zum Erzielen einer ausreichenden Genauigkeit die digitalen Doppler-Signale über längere Zeiten gemessen und ausgewertet werden müssen, wenn die Anzahl der n Doppler-Impulssignale nicht zu klein und damit die Ermittlung der Fahrzeuggeschwindigkeit entsprechenden Doppler-Frequenz, die auch als Mittenfrequenz bezeichnet wird, ungenau sein dürfen. Die Messung und Auswertung der Doppler-Signale geht jedoch auf Kosten der Dynamik des Verfahrens und des nach ihm arbeitenden Doppler-Radargeschwindigkeitsmessers. Diese mangelhafte Dynamik stört insbesondere dann, wenn sie in Verbindung mit einer Antiblockiereinrichtung arbeiten soll.

Um das Spektrum der reflektierten Strahlung zu verringern und damit die Integrationszeit zur Ermittlung einer mittleren Doppler-Frequenz herabzusetzen, welcher die Eigengeschwindigkeit des ergebnissenen Fahrzeugs entspricht, ist bereits eine als Schlitzantennen-Hohlleiter ausgebildete spezielle Antenne bekannt (DE-PS 22 37 139). Der Schlitzantennen-Hohlleiter ist mit seiner Längsachse parallel zur Richtung des Geschwindigkeitsvektors und mit seinen Breitseiten quer dazu parallel zur Erdoberfläche ausgerichtet. Außerdem besitzt er in seiner unteren Breitseite einen etwas außerhalb der Breitseitenmitte verlaufenden Längsschlitz für die Radarschwingungen. — Um eine weitere Verfälschung oder Verbreiterung des Doppler-Spektrums, die bei Nickschwingungen des Fahrzeugs auftreten können, zu vermeiden, ist ein zweikanaliges Doppler-Radargerät bekannt (DE-PS 22 37 139), bei dem mit zwei Mischnern ein Doppler-Signal aus der Strahlung in Fahrtrichtung und ein Doppler-Signal aus der Strahlung gegen die Fahrtrichtung gebildet werden. Beide Signale werden bei der Auswertung miteinander kombiniert. — In diesem Zusammenhang ist weiter bekannt, einen Fehler im Doppler-Signal durch vertikale Schwingungen bzw. Abstandsänderungen des Fahrzeugs zu dem Boden durch ein Korrektursignal zu kompensieren. Hierzu wird ein weiterer Mischer mit einer Diode eingesetzt, der eine quasi-optisch gespiegelte Radarstrahlung empfängt, die einer Doppler-Verschiebung nicht unterworfen ist, aber ihre Phasenlage in Abhängigkeit von dem Abstand der Antenne zum Boden ändert. Die Mi-

schung der sogenannten gespiegelten Strahlung mit dem in dem Hohlleiter verbliebenen Restsignal des Senders ergibt eine niederfrequente Schwingung, mit welcher der bei der Messung des Doppler-Signals auftretende Fehler kompensiert werden kann. — Die vorangehenden Maßnahmen zur Erhöhung der Genauigkeit der gemessenen Doppler-Frequenz erhöhen den Aufwand und können die Anwendbarkeit des Meßprinzips einschränken oder sind nur geeignet, bestimmte Ursachen der Verfälschung der gemessenen Doppler-Signale zu kompensieren.

Der vorliegenden Erfahrung liegt die Aufgabe zugrunde, eine Doppler-Frequenz, die die Eigengeschwindigkeit des Fahrzeugs entspricht, auch aus unregelmäßigen, stark schwankenden Doppler-Spektren rasch und genau zu ermitteln. Zu der entsprechenden Auswertung der Doppler-Signale soll kein hoher zusätzlicher Aufwand erforderlich sein.

Diese Aufgabe wird durch das Verfahren zur Eigengeschwindigkeitsmessung nach dem Oberbegriff des Anspruchs I mit der in dem kennzeichnenden Teil dieses Anspruchs angegebenen Auswertung gelöst.

Das erfundengemäße Verfahren geht aus von Doppler-Signalen, die nach dem Periodendauermeßverfahren ausgewertet werden. Nach dem Periodendauermeßverfahren werden für die jeweils gemessene Periodendauer digitale Doppler-Signalwerte gebildet.

Um die mittlere Doppler-Frequenz bzw. eine mittlere Doppler-Periodendauer zu ermitteln, die ein Maß für die Fahrzeuggeschwindigkeit darstellt, wird ein Median bzw. Zentralwert aus einer vorgegebenen Anzahl digitaler Doppler-Signalwerte einer Folge solcher Doppler-Signalwerte gebildet. Bei der Medianbildung wird der digitale Doppler-Signalwert festgestellt, welcher in der Mitte einer endlichen Folge ansteigender Doppler-Signalwerte liegt, und dem mittleren digitalen Doppler-Signal gleichgesetzt. Die digitalen Doppler-Signalwerte sind also zunächst in dieser Reihenfolge zu sortieren. Dabei liegen die Extremwerte der Meßproben bzw. der einzelnen Doppler-Signale an einem der Enden der endlichen Zahlenfolge und wirken sich nicht auf den ermittelten Zentralwert bzw. Median aus, der schon auf der Grundlage verhältnismäßig weniger Doppler-Signalwerte recht genau ist. Das Verfahren ist genau, da Phasensprünge und/oder teilweise Auslöschungen der gemessenen Doppler-Signale praktisch nicht in den Medianwert eingehen. Wenn diese Störerscheinungen nicht zu häufig auftreten. Durch die Medianwertbildung wird die Einsetzbarkeit eines Verfahrens zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerradarprinzip wesentlich gefördert. Da der Medianwert gegenüber den digitalen Doppler-Signalwerten, aus denen er aussortiert wird, nur wenig verzögert ist, eignet sich dieses Verfahren insbesondere dann, wenn schnelle Regelungen ablaufen sollen, beispielsweise in einer Antiblockiereinrichtung. Die Dynamik des erfundengemäßen Verfahrens ist insbesondere deswegen hoch, weil nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl Doppler-Signale zur Bildung eines repräsentativen mittleren Werts bzw. Medianwerts ausreicht. — Die gleitende Medianwertbildung bedeutet, daß der Medianwert nicht ständig aus einer Anzahl vollständig neuer digitaler Doppler-Signalwerte gebildet wird, sondern es wird jeweils das zuletzt gebildete digitale Doppler-Signal in Verbindung mit zuvor gebildeten digitalen Doppler-Signalen, die insgesamt die vorgegebene Anzahl bilden, ausgewertet. — Die Variation der mittleren Doppler-Periodendauer und damit der relative Fehler verringern sich

mit steigendem Meßwertumfang, d. h. Anzahl der zuletzt generierten digitalen Doppler-Signalwerte, die bei der Medianbildung berücksichtigt werden.

Wenn die Medianbildung aus einer ungradzahligen Anzahl zuletzt generierter digitaler Doppler-Signalwerte erfolgt, so wird der an mittlerer Stelle stehende Doppler-Signalwert der ansteigend sortierten Werte als Medianwert erfaßt. Handelt es sich jedoch um eine gradzahlige Anzahl der in der Folge ansteigender Werte sortierter digitaler Doppler-Signalwerte, so werden für die Medianwertbildung die beiden zentralen Doppler-Signalwerte aussortiert und als arithmetischer Mittelwert verarbeitet.

Das erfundengemäße Verfahren kann nach Anspruch 2 dahingehend erweitert werden, daß die von einem zweikanaligen Meßsystem gebildeten Doppler-Signale ausgewertet werden, um den Einfluß von vertikalen Fahrzeugbewegungen und Nickschwingungen auf die aus den Doppler-Signalen gebildete Fahrzeuggeschwindigkeit (in horizontaler Richtung) zu reduzieren. Zweikanalige Eigengeschwindigkeitsmeßverfahren nach dem Dopplerprinzip sind an sich bekannt; sie gehen von zwei Radarköpfen aus, von denen einer im wesentlichen in Fahrtrichtung und der andere entgegengesetzt strahlt. Die Auswertung und der andere entgegengesetzt strahlt. Die Auswertung der ersten und zweiten Doppler-Signale, die aus den im wesentlichen entgegen der Fahrtrichtung reflektierten Wellen bzw. der im wesentlichen in Fahrtrichtung zurückgeworfenen Wellen gebildet werden, erfolgt dadurch, daß zur Ermittlung einer ersten mittleren Doppler-Periodendauer jeweils ein erster Medianwert aus einer vorgegebenen Anzahl zuletzt generierter erster digitaler Doppler-Signalmeßwerte einer Folge fortlaufend ermittelt wird, daß zur Ermittlung einer zweiten mittleren Doppler-Periodendauer jeweils ein zweiter Medianwert aus einer vorgegebenen Anzahl zuletzt generierter zweiter digitaler Doppler-Signalmeßwerte fortlaufend aussortiert wird und daß zur Ermittlung der Fahrzeuggeschwindigkeit in Fahrtrichtung eine mittlere Doppler-Periodendauer durch arithmetische Mittelwertbildung aus dem ersten Medianwert und dem zweiten Medianwert gebildet wird. Durch das Aussortieren des ersten und des zweiten Medians aus den ersten und zweiten Doppler-Signalwerten werden bereits Schwankungen, die nicht auf Eigengeschwindigkeitsänderungen des Fahrzeugs zurückgehen, weitgehend reduziert. Durch die anschließende arithmetische Mittelwertbildung aus beiden Doppler-Frequenzen bzw. der ersten und zweiten Medianen wird außerdem der Fehlereinfluß erheblich verringert, der auf Höhenschwingungen oder Nickbewegungen des Fahrzeugs zurückgeht. Der Mittelwert aus dem ersten Medianwert und dem zweiten Medianwert kann dann in üblicher Weise weiterverarbeitet werden, um aus der mittleren Doppler-Periodendauer die mittlere Doppler-Frequenz und die Fahrzeuggeschwindigkeit zu bilden. Das zweikanalige Verfahren mit Feststellung der ersten und zweiten Medianwerte und anschließender Mittelwertbildung aus den Medianwerten eignet sich besonders für Betriebsfälle, in denen die Vertikalgeschwindigkeit kleiner als die Eigengeschwindigkeit des Fahrzeugs bleibt.

Wenn die letztgenannte Bedingung nicht erfüllt ist, d. h. starke Fahrzeugvibrationen und/oder Höhenschwankungen des Fahrzeugs auftreten, welche die Eigengeschwindigkeit überschreiten, kann gleichwohl unter Beibehaltung des voran stehenden Verfahrens zur Auswertung der ersten mittleren Doppler-Perioden-

dauer und der zweiten mittleren Doppler-Periodendauer der Meßfehler weiter dadurch reduziert werden, daß die zu der Radarantenne jeweils reflektierte Welle in einem Quadraturmischer mit zwei Mischerdioden jeweils mit der von dem Oszillator erzeugten Schwingung gemescht wird. Die beiden Mischerdioden sind dazu auf dem mit dem Oszillator verbundenen Leiter zu der Antenne um $\lambda/8$ bzw. ein ungeradzahliges Vielfaches von $\lambda/8$ versetzt. (Um den gleichen Abstand sind damit die Mischerdioden zu dem reflektierenden Ziel unterschiedlich entfernt.) Durch Auswertung der Phasenverschiebung der beiden Doppler-Signale, die an den beiden Mischerdioden des Quadraturmischers gebildet werden, kann ein Richtungswechsel der Doppler-Frequenzverläufe der Doppler-Frequenzen ermittelt werden, die in den beiden Mischerdioden durch Mischung erzeugt werden. Bei einem zweikanaligen Verfahren gemäß Anspruch 2 können für jeden Kanal zwei Spannungssignale erzeugt werden, wobei sich aus dem Phasenwinkel zwischen den beiden Spannungen eines Kanals die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs ermitteln läßt. Aus den Phasenwinkeln lassen sich Vorzeichen für die ersten und zweiten Doppler-Signalmeßwerte bilden, so daß diese Meßwerte vorzeichenrichtig zur Erfassung des Medians ausgewertet werden können. Damit können auch die Störeinflüsse kompensiert werden, wenn die Vertikalgeschwindigkeit des Fahrzeugs größer als dessen Eigengeschwindigkeit in horizontaler Richtung ist.

Zur Ausübung des erfundungsgemäßen Verfahren nach dem Anspruch 1 wird eine Einrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs mit einem an ihm angebrachten Doppler-Radarsensor, der die Merkmale nach dem Oberbegriff des Anspruchs 3 aufweist, gemäß dessen kennzeichnenden Teil mit einer Auswerteeinrichtung ausgebildet, die ein Medianfilter umfaßt, dessen Eingänge gleitend mit einer fortlaufenden Folge digitaler Doppler-Frequenzmeßwerte beaufschlagt werden.

Wie im Zusammenhang mit Anspruch 1 vorstehend erläutert, wird mit dem Medianfilter aus einer vorgegebenen Anzahl der digitalen Doppler-Frequenzmeßwerte der Medianwert aussortiert, welcher den mittleren Doppler-Frequenzmeßwert eines Spektrums darstellt und die Eigengeschwindigkeit des Fahrzeugs repräsentiert. Bei einer ungradzahligen Anzahl digitaler Doppler-Frequenzmeßwerte, die mit dem Medianfilter ausgewertet werden, wird von diesem nur ein Medianwert zur Weiterverarbeitung entnommen; bei der Ausbildung des Medianfilters für die Auswertung einer geradzahligen Anzahl digitaler Doppler-Frequenzmeßwerte handelt es sich dabei um zwei (zentrale) Medianwerte, die in einen arithmetischen Mittelwertbildner eingespeist werden, in dem der Mittelwert als Maß für die Fahrzeugeigengeschwindigkeit gebildet wird.

Das Medianfilter kann auch als Sortierer bezeichnet werden, da in ihm die Anzahl der digitalen Doppler-Frequenzmeßwerte in der Reihenfolge ihrer Wertigkeit — d. h. ihres vorzugsweise vorzeichengewerteten Betrags — sortiert werden. Der Medianwert erscheint an dem Ausgang eines Vergleichers, der den an der zentralen Stelle der Folge ansteigender Wertigkeit stehenden Doppler-Frequenzmeßwert ausfiltert.

Die Einrichtung zu dieser Auswertung der Folge digitaler Doppler-Frequenzmeßwerte zeichnet sich nach Anspruch 4 bevorzugt dadurch aus, daß das Medianfilter an eine Schieberegisteranordnung angeschlossen ist, dessen Eingang mit den digitalen Doppler-Frequenz-

meßwerten beaufschlagt wird und dessen Schieberegisterstufen bei jedem Meßintervall mit einem Schiebektakt getaktet werden, und daß das Medianfilter Vergleicher umfaßt, deren Eingänge mit Ausgängen der Schieberegisterstufen sowie miteinander so verknüpft sind, daß sie aus den in den Schieberegisterstufen gespeicherten Doppler-Frequenzmeßwerten den den Medianwert darstellenden digitalen Doppler-Frequenzmeßwert ausfiltern. Das Schieberegister umfaßt dabei eine der vorgegebenen Anzahl digitaler Doppler-Frequenzmeßwerte gleiche Zahl Schieberegisterstufen. Die Vergleicher, aus denen das Medianfilter gebildet ist, sind insbesondere mit zwei Eingängen ausgestattet, in die zwei zu vergleichende digitale Doppler-Frequenzmeßwerte eingespeist werden können, sowie zwei Ausgänge, denen die beiden eingespeisten Doppler-Frequenzmeßwerte gemäß der inneren Struktur des Vergleichers in Abhängigkeit von der Wertigkeit der Doppler-Frequenzmeßwerte zugeordnet werden.

An Stelle dieses unkomplizierten und mit geringem Aufwand realisierbaren Aufbaus des Sortierers mit dem Schieberegister in einer hardwaremäßigen Realisierung der Erfindung kann das Medianfilter mit den zugehörigen Speicherstufen auch durch einen Mikroprozessor mit einem Filterprogramm realisiert werden.

Die weitergebildete Einrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung nach Anspruch 5 eignet sich besonders für sich sehr langsam bewegende Fahrzeuge, bei denen das Doppler-Signal bedingt durch Fahrzeugvibrationen bzw. in anderer Weise hervorgerufene Höhenschwankungen erheblich verfälscht wird. Die weitergebildete Einrichtung nach Anspruch 5 beseitigt weitgehend diese Meßfehler dadurch, daß die Bewegungsrichtung detektiert werden kann und demgemäß vorzeichenbewertete Doppler-Frequenzmeßwerte gebildet werden, die mit dem Medianfilter auswertbar sind. Das Medianfilter ist dabei also so gestaltet, daß auch die Vorzeichen der digitalen Doppler-Frequenzmeßwerte berücksichtigt werden, um die Reihe Doppler-Frequenzmeßwerte ansteigender Wertigkeit zu bilden. — Voraussetzung für die Berücksichtigung der Bewegungsrichtung ist ein an sich bekannter Quadraturmischer mit zwei um ein ungeradzahliges Vielfaches von $\lambda/8$ bezogen auf die Sende-frequenz versetzt an einen Leiter in dem Doppler-Radarsensor zwischen dem Oszillator und der Antenne gekoppelten Mischerdioden. Die beiden von den Mischerdioden gebildeten Doppler-Signale werden in einen Vorzeichendiskriminator eingespeist, welcher ein der Phasenbeziehung zwischen den beiden Doppler-Signalen entsprechendes Vorzeichensignal generiert.

Nach Anspruch 6 kann der Vorzeichendiskriminator unkompliziert aus einem D-Flip-Flop mit einem statischen Eingang und einem dynamischen Eingang bestehen, wobei die Eingänge mit je einer der beiden Mischerdioden des Quadraturmischers verbunden sind.

Die Einflüsse durch Nick- und Höhenbewegungen des Fahrzeugs sind bei einer zweikanaligen Einrichtung mit Quadraturmischer gemäß Anspruch 7 am geringsten. Die Auswertung der vorzeichenbewerteten digitalen Doppler-Frequenzmeßwerte erfolgt hier wiederum mit einem entsprechend ausgebildeten Medianfilter pro Kanal sowie einem arithmetischen Mittelwertbildner, der an die (Median-)Ausgänge der beiden Medianfilter angeschlossen ist. In jedem der beiden Medianfilter wird der Medianwert der Periodendauer der Doppler-Signalmeßwerte in je einem der beiden Kanäle gebildet. In dem arithmetischen Mittelwertbildner erfolgt die Bildung der resultierenden Periodendauer aus beiden Ka-

nälen, die auch als Periodendauer der Janus-Doppler-Frequenz bezeichnet wird, weil die Signalerzeugung von zwei in einem sogenannten Januskopf annähernd entgegengesetzt gerichteten Antennen ausgeht.

Die Erfundung wird im folgenden an Hand einer Zeichnung mit sechs Figuren erläutert. Es zeigen:

Fig. 1 ein Blockschaltbild der Einrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung in stark vereinfachter Darstellung,

Fig. 2 eine schematische Darstellung eines Teils der in Fig. 1 angedeuteten Auswerteinrichtung, d. h. des Teils zur Bestimmung des Medians,

Fig. 3 eine schematische Darstellung eines Teils der in Fig. 1 angedeuteten Auswerteinrichtung, d. h. des Teils zur Bestimmung des Medians in einer anderen Ausführungsform,

Fig. 4 eine Zeitdarstellung der gemessenen Doppler-Frequenz ohne Medianbildung,

Fig. 5 eine ähnliche Darstellung wie Fig. 4, jedoch mit Medianbildung der gemessenen Doppler-Frequenz und

Fig. 6 eine schematische Darstellung des Quadraturmischers.

In dem Blockschaltbild in Fig. 1 ist eine zweikanalige Einrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung mit zwei im wesentlichen entgegengesetzt gerichteten Doppler-Radarsensoren 1 und 2 dargestellt, die in einem sogenannten Januskopf 3 angeordnet sind. Der Januskopf ist mit einem nicht dargestellten Fahrzeug fest verbunden und wird mit diesem in Fahrtrichtung v bewegt. Jede der beiden Doppler-Signalsensoren enthält einen Quadraturmischer, der durch die Mischdiode 4, 5 bzw. 6, 7 angedeutet ist. Diese Einrichtung bietet die beste Voraussetzung dafür, daß die Einflüsse von Nick- und Höhenbewegungen des Fahrzeugs am geringsten sind.

Zur Auswertung der Doppler-Frequenzmeßwerte, die von den Mischprodukten der Quadraturmischer aus gefiltert sind und mit den zeitlichen Verläufen A, B, C, D in Fig. 1 dargestellt sind, erfolgt in der Weise, daß die Doppler-Frequenzmeßwerte zunächst in Schmitttrigger 8–11 eingespeist werden, in denen die Schwingungen der Doppler-Frequenzmeßwerte in entsprechende Rechteckpulse A', B', C', D' umgesetzt werden. Zur Bildung von Vorzeichen-Signalen, die die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs angeben, sind zwei D-Flips-Flops 12, 13 vorgesehen. Dabei ist der Ausgang des Schmitttriggers 8 an einen D-Eingang des D-Flip-Flops 12 angeschlossen, ein Ausgang des Schmitttriggers 9 an einen dynamischen Eingang des gleichen D-Flip-Flops. Ein Ausgang des Schmitttriggers 10 steht mit dem D-Eingang des D-Flip-Flops 13 in Verbindung, dessen dynamischer Eingang von dem Ausgang des Schmitttriggers 11 beaufschlagt wird.

Weiterhin steht ein Ausgang des Schmitttriggers 8 mit einem Eingang eines Umsetzers 14 zur Periodendauermessung in Verbindung und ein Ausgang des Schmitttriggers 10 mit einem weiteren Umsetzer 15 zur Periodendauermessung. In den Umsetzern zur Periodendauermessung werden die digitalen Doppler-Signalmeßwerte als Binärzahlen gewonnen. Sie werden mit den Vorzeichensignalen ergänzt für jeden Kanal getrennt in eine allgemein mit 16 bezeichnete Auswerteinrichtung eingespeist.

Die Auswerteinrichtung enthält für jeden Kanal eine Speicherkette, die insbesondere durch ein Schieberegister realisiert sein kann sowie einen Sortierer, mit dem eine definierte Anzahl m diskreter Doppler-Signalmeßwerte zur Bildung des Medians dieser Doppler-Signal-

meßwertfolge ausgewertet werden.

Ein entsprechender Teil für einen Kanal der Auswerteinrichtung ist in Fig. 2 schematisch dargestellt. Auf einer Leitung 16a werden die digitalen Doppler-Signalmeßwerte X(n), X(n-1) usw. durchgeschoben. Dabei bedeutet X(n) den n-ten Doppler-Signalmeßwert. Verzögerungselemente 17–20 sorgen dafür, daß die aufeinanderfolgenden Doppler-Signalmeßwerte jeweils um ein Meßintervall verzögert werden. An Abgängen 21–26 der Leitung 16a stehen daher parallel zueinander die m Doppler-Signalmeßwerte an, die in dem Sortierer 27 sortiert werden. Der Sortierer ist im einzelnen so aufgebaut, daß die Folge der m Doppler-Signalmeßwerte in eine neue Folge ansteigender Wertigkeit sortiert wird und aus letzterer der an mittlerer Stelle stehende Median (Zentralwert) \bar{X} gebildet wird.

In einer in Fig. 3 dargestellten Realisierung des Teils der Auswerteinrichtung zur Medianbildung sind weitere Einzelheiten gezeigt. Es handelt sich wiederum um den Teil für einen der beiden Kanäle. Die Zeitverzögerung ist durch ein Schieberegister mit dem Eingang 28 und den Speichern 29–32 aufgebaut, deren dynamischer Eingang über eine Schiebeimpulsleitung 33 mit bei jedem Meßintervall auftretenden Schiebeimpulsen gemeinsam in Verbindung steht. Die Speicher 28–32 bilden ein Schieberegister für fünf Meßwerte. Der Meßwertumfang beträgt daher $m=5$ (die Meßwerte sind hier mit M bezeichnet). In den einzelnen Speichern sind die Eingänge mit E und die Ausgänge mit A markiert. Die Ausgänge der Speicher für die Doppler-Signalmeßwerte $M(n-1)$ bis $M(n-4)$ sowie der Meßwert $M(n)$ stehen mit dem eigentlichen Sortierer in Verbindung, der durch die in Fig. 3 dargestellte Anordnung von Vergleichern 34–43 gebildet wird. Die Vergleicher sind jeweils so aufgebaut, daß der Eingang A mit dem Ausgang D verbunden ist und der Eingang B mit dem Ausgang C , wenn der digitale Wert an dem Eingang A größer ist als der digitale Wert an dem Eingang B . Wenn hingegen diese Bedingung nicht erfüllt ist, steht Eingang A mit dem Ausgang C in Verbindung und Eingang B mit dem Ausgang D .

Zu den in Fig. 3 angegebenen Symbolen wird zusammengefaßt:

T = Schiebeimpuls

$M(n)$ = n-ter Meßwert

$M_1 - M_5$ = sortierte Meßwertfolge $M_1 < M_2 <$

$M_3 < M_4 < M_5 <$

M_3 = Median

Aus der Darstellung der Verknüpfung in Fig. 3 und der angegebenen Funktion der Vergleicher 34–43 ergibt sich unmittelbar, wie aus den Ausgangssignalen der Speicher 28–32 eine umgruppierte Folge Doppler-Signalmeßwerte $M_1 - M_5$ ansteigender Wertigkeit gebildet wird. Der zentrale Wert M_3 wird aus dem Vergleicher 42 ausgelesen und mit einem Medianspeicher 44 gespeichert. (Da von dem in Fig. 3 dargestellten Sortierer bzw. Medianfilter nur die Ausgangsgröße M_3 des Medianspeichers 44 interessiert, kann der Vergleicher 43 entfallen.)

Die Auswerteinrichtung 16 in Fig. 1 umfaßt für jeden der beiden Eingänge 45, 46 je einen Sortierer mit einem Speicher gemäß Fig. 3, in dem die digitalen Doppler-Signalmeßwert T_1 bzw. T_2 nach dem Medianmittelungsverfahren geglättet wird.

Weiterhin umfaßt die Auswerteinrichtung 16 einen arithmetischen Mittelwertbildner (nicht bezeichnet), der

den arithmetischen Mittelwert der Mediane $\bar{T}1$ und $\bar{T}2$ bildet. An einem Ausgang 47 der Auswerteeinrichtung 16 steht damit ein digitales Signal der Periodendauer der resultierenden Doppler-Frequenz aus beiden Kanälen an. Diese Periodendauer ist mit Tj bezeichnet. Sie kann durch einen weiteren Umsetzer, der in Fig. 1 nicht dargestellt ist, in ein Geschwindigkeitssignal der Eigengeschwindigkeit umgesetzt werden. Dieser Umsetzer realisiert die proportionale Beziehung zwischen der aus der Periodendauer Tj abgeleiteten mittleren Doppler-Frequenz und der Eigengeschwindigkeit des Fahrzeugs.

Das Verfahren zur Eigengeschwindigkeitsmessung ergibt sich aus der voranstehenden Beschreibung der Einrichtung.

In den Fig. 4 und 5 ist die glättende Wirkung der Medianbildung aus gemessenen Doppler-Frequenzen veranschaulicht, wobei der Median die mittlere Doppler-Frequenz mit geringer Schwankung im Verlaufe der fortlaufenden Auswertung darstellt.

Im einzelnen zeigt Fig. 4 das Ergebnis der Frequenzmessung aus einem Radarsignal (einkanalig), in der die Frequenz sehr stark um die theoretische mittlere Doppler-Frequenz von 1209 Hz schwankt. Auffällig sind schmale Impulse, deren Spitzen bis zu 90% von der mittleren Doppler-Frequenz abweichen.

Fig. 5 zeigt hingegen einen entsprechenden Signalverlauf nach Bildung des Medians über elf diskrete Doppler-Signalmeßwerte einer Folge. Es ist eine deutliche Reduktion der Schwankungen um die für die Eigengeschwindigkeit maßgebliche mittlere Doppler-Frequenz und eine deutliche Unterdrückung der Extremwerte der Doppler-Signalmeßwerte zu erkennen. Durch Vergleich der Signalverläufe in den Fig. 4 und 5 wird die Glättung der Doppler-Signalmeßwerte deutlich, die eine entsprechend genaue Eigengeschwindigkeitsbestimmung zulassen. — Es wird bemerkt, daß der Signalverlauf nach Fig. 5 nicht mit der Anordnung gemäß Fig. 3 erzielt wird, da Fig. 3 nur die Medianbildung aus einem Meßwertumfang von $M = 5$ vorgesehen ist. Die Genauigkeit wird mit wachsendem Meßwertumfang verbessert.

Die in Fig. 1 dargestellten Doppler-Signalsensoren 1 und 2, die Schmitttrigger 8—11, die D-Flip-Flops 12 und 13 sowie die Umsetzer 14 und 15 sind nach dem Stand der Technik aufgebaut und funktionieren in an sich bekannter Art und Weise.

Mit den Umsetzern 14, 15 wird jeweils die Periodendauer der Doppler-Signalmeßwerte ermittelt. Die Frequenz kann dann — hier nach Medianbildung und Mittelwertbildung — aus dem Kehrwert der gemessenen Periodendauer bestimmt werden. — Das ebenfalls zum Stand der Technik gehörende D-Flip-Flop 12 bzw. 13 stellt einen Speicher dar, der den Zustand des D-Eingangs übernimmt, wenn an dem Takteingang bzw. dynamischen Eingang eine logische "1" liegt. An einem Ausgang Q (siehe Fig. 1) bleibt die Information von dem D-Eingang erhalten bis das Signal an dem Takteingang "1" ist und an dem D-Eingang "0" ist. Insgesamt ermittelt das D-Flip-Flop, ob das Signal A' oder B' gegenüber dem jeweils anderen Signal nacheilt, und gibt an seinem Ausgang Q bzw. Q invertiert ein entsprechendes Vorzeichensignal ab, welches ein Kriterium für die Bewegungsrichtung des Fahrzeugs ist.

Als Beispiel zur Glättung der Doppler-Signalmeßwerte kann von folgender Zahlenfolge ausgegangen werden:

5 6 8 3 2 -100 10.

Die neue Folge, in der die Doppler-Signalmeßwerte entsprechend ihrer Wertigkeit gruppiert sind lautet:

-100 2 3 5 6 8 10.

5

Hieraus ergibt sich als Median (Zentralwert): 5.

Zum Vergleich gegenüber dem Stand der Technik wird der arithmetische Mittelwert angegeben, der hier $-66/7 = -9,43$ ist und somit wesentlich von dem Median abliegt.

In Fig. 6 ist gezeigt, wie die Mischdioden z. B. 4, 5 des Quadraturmischers an einer Leitung 48 zwischen einem Oszillator 49 und einer Antenne 50 zueinander versetzt angeordnet sind. Der Abstand $l/1$ der Ankopplungen der beiden Mischdioden 4 und 5 an den Stellen x und y der Leitung 48 beträgt dabei ein ungeradzahliges Vielfaches von $\lambda/8$. In Fig. 6 ist das Reflexionsziel, d. h. der Boden mit z bezeichnet, demgegenüber sich die Antenne 50 mit der Geschwindigkeit v bewegt.

Patentansprüche

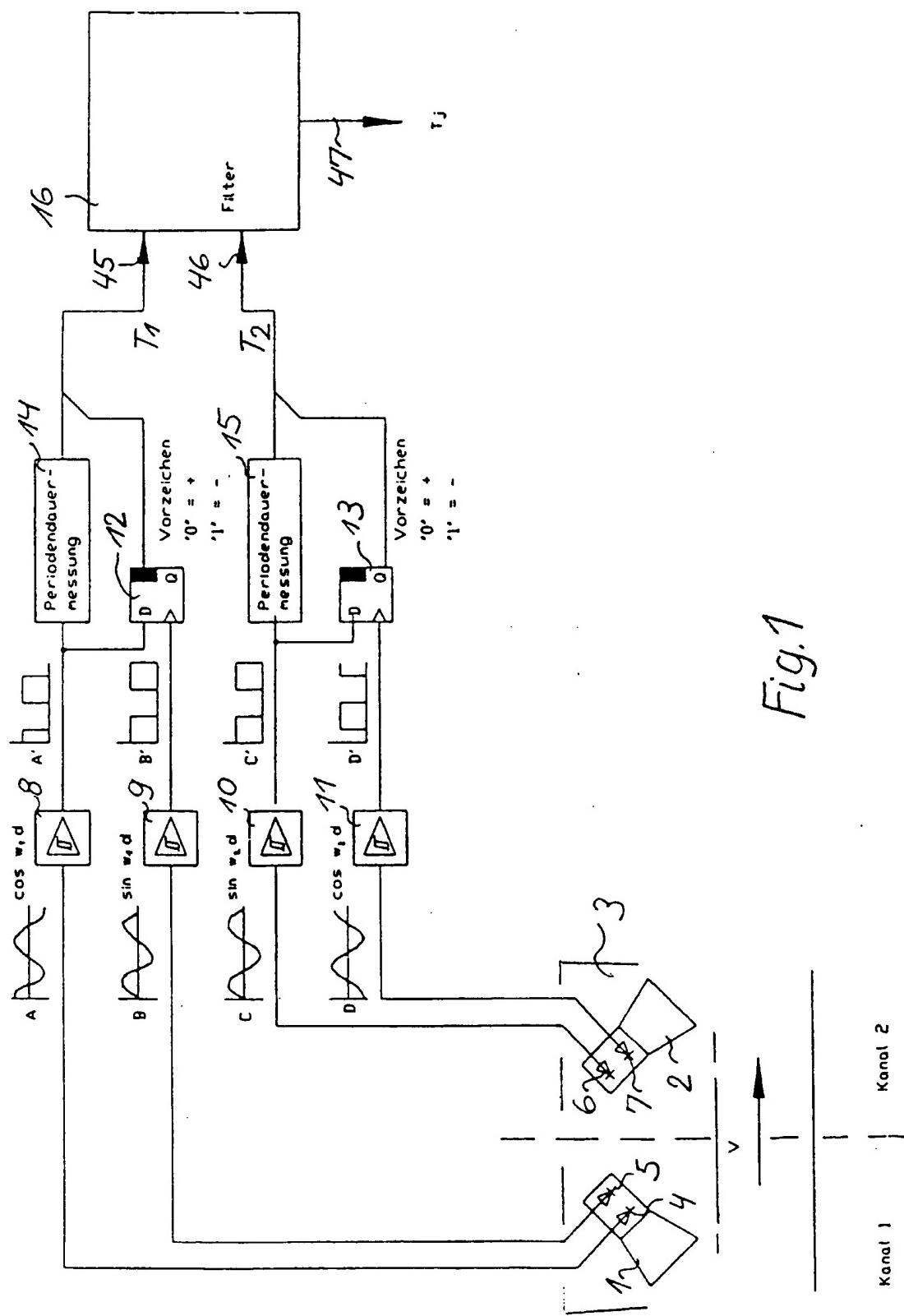
1. Verfahren zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerradarprinzip, wonach von dem Fahrzeug Mikrowellen einer Sendefrequenz ausgesendet werden, von denen ein Teil nach Reflexion von dem Fahrzeug empfangen und mit einem Teil der Mikrowellen auf der Sendefrequenz gemischt wird, wodurch Doppler-Signale entstehen, die nach Impulsformung als Doppler-Impulssignale durch eine Frequenzmessung im Zeitbereich und Bewegungsrichtungsbewertung ausgewertet werden, um digitale Doppler-Signalwerte zu bilden, dadurch gekennzeichnet, daß zur Ermittlung einer mittleren Doppler-Periodendauer jeweils ein Median $M(n-3)$ aus einer vorgegebenen Anzahl zuletzt generierter digitaler Doppler-Signalwerte einer Folge ($M(n-1), M(n-2), M(n-3), M(n-4), M(n-5)$) fortlaufend ermittelt wird (Fig. 3).

2. Verfahren zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs nach dem Dopplerprinzip, bei dem erste Doppler-Signale durch Senden der Mikrowellen in Fahrtrichtung, Empfang der hiervon reflektierten Mikrowellen und Mischen der empfangenen Mikrowellen mit der Sendefrequenz erzeugt werden und in ersten Doppler-Impulssignalen umgesetzt werden sowie zweite Doppler-Signale durch Senden der Mikrowellen entgegen der Fahrtrichtung, Empfang der hiervon reflektierten Mikrowellen und Mischen der empfangenen Mikrowellen mit der Sendefrequenz erzeugt werden und in zweite Doppler-Impulssignalen umgesetzt werden, nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß zur Ermittlung einer ersten mittleren Doppler-Periodendauer jeweils ein erster Median ($\bar{T}1$) aus einer vorgegebenen Anzahl zuletzt generierter digitaler Doppler-Signalmeßwerte einer Folge fortlaufend ermittelt wird, daß zur Ermittlung einer zweiten mittleren Doppler-Periodendauer jeweils ein zweiter Median ($\bar{T}2$) aus einer vorgegebenen Anzahl zuletzt generierter zweiter digitaler Doppler-Signalmeßwerte fortlaufend aussortiert wird und daß zur Ermittlung der Fahrzeuggeschwindigkeit in Fahrtrichtung eine mittlere Doppler-Periodendauer (TJ) durch arithmetische Mittelwertbildung aus dem ersten Median und dem zweiten Median gebildet wird.

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

3. Einrichtung zur Eigengeschwindigkeitsmessung eines Fahrzeugs mit einem an ihm angebrachten Doppler-Radarsensor, mit einem Mischer, der mit Mikrowellen der ausgesendeten Frequenz sowie mit von dem Doppler-Radarsensor empfangenen Mikrowellen gespeist ist, mit einem an einem Ausgang des Mixers angeschlossenen Impulsformer, mit einem dem Impulsformer nachgeschalteten Periodendauermesser, der für jede digitalisierte Periode einen digitalen Doppler-Frequenzwert erzeugt, sowie mit einer dem Periodendauermesser nachgeschalteten Auswerteeinrichtung, welche aus einer vorgegebenen Anzahl Doppler-Frequenzwerte ein Maß für die gesuchte Geschwindigkeit mittelt, dadurch gekennzeichnet, daß die Auswerteeinrichtung (16) ein Medianfilter umfaßt, dessen Eingänge gleitend mit einer fortlaufend Folge digitaler Doppler-Frequenzwerte (T_1 , T_2) beaufschlagt werden.
4. Einrichtung nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Medianfilter an eine Schieberegisteranordnung (28–32) angeschlossen ist, dessen Eingang mit den digitalen Doppler-Frequenzmeßwerten beaufschlagt wird und dessen Schieberegisterstufen bei jedem Meßintervall (Meßperiode) mit einem Schiebetalakt getaktet werden und daß das Medianfilter vergleichen umfaßt, deren Eingänge mit Ausgängen der Schieberegisterstufen sowie miteinander so verknüpft sind, daß sie aus den in den Schieberegisterstufen gespeicherten digitalen Doppler-Frequenzwerten den den Median darstellenden digitalen Doppler-Frequenzwert ausfiltern.
5. Einrichtung nach Anspruch 3 oder 4, dadurch gekennzeichnet, daß ein Quadraturmischer mit zwei um ein ungeradzahliges Vielfaches von $\lambda/8$, bezogen auf die Sendefrequenz, versetzt an einem Leiter in dem Doppler-Radarsensor (1 bzw. 2) zwischen dem Oszillator (49) und der Antenne (50) gekoppelten Mischerdioden (4, 5) vorgesehen ist, und daß zwei Doppler-Signale (A , B bzw. C , D) beider Mischerdioden in einen Vorzeichendiskriminator eingespeist werden, der ein der Phasenbeziehung zwischen den beiden Doppler-Signalen (A , B bzw. C , D) entsprechendes Vorzeichensignal generiert, welches zusammen mit dem zugehörigen digitalen Doppler-Frequenzwert der Auswerteeinrichtung (16) mit dem Medianfilter zugeführt wird.
6. Einrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, daß der Vorzeichendiskriminator aus einem D-Flip-Flop (12 bzw. 13) mit einem statischen Eingang (D) und einem dynamischen Eingang besteht, die mit je einer der beiden Mischerdioden (4, 5 bzw. 6, 7) des Quadraturmischers in Verbindung stehen.
7. Einrichtung nach den Ansprüchen 3–5, mit einem zweikanaligen Doppler-Radarsensor mit Quadraturmischern, dadurch gekennzeichnet, daß in jedem Kanal je ein Periodendauermesser (Umsetzer 14 bzw. 15) sowie je ein Vorzeichendiskriminator (D-Flip-Flop 12 bzw. 13) einer Auswerteeinrichtung (16) vorgeschaltet sind, die ein Medianfilter für jeden Kanal umfaßt und daß die Ausgänge der Medianfilter an einen arithmetischen Mittelwertbildner angeschlossen sind, dessen Mittelwert ein Maß für die gesuchte Eigengeschwindigkeit (Horizontalgeschwindigkeit) ist.

— Leerseite —



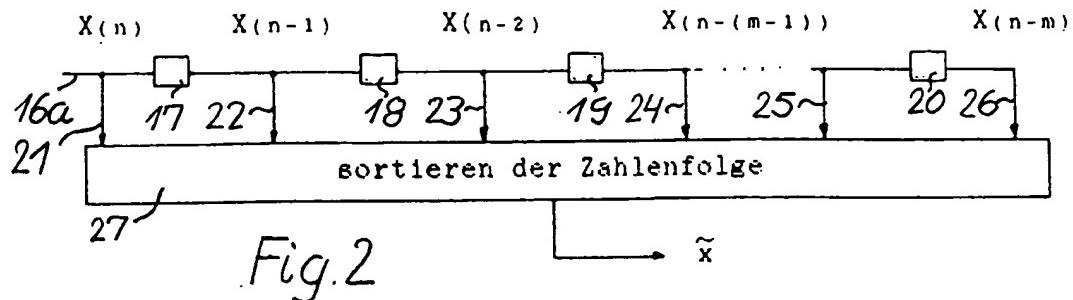


Fig. 2

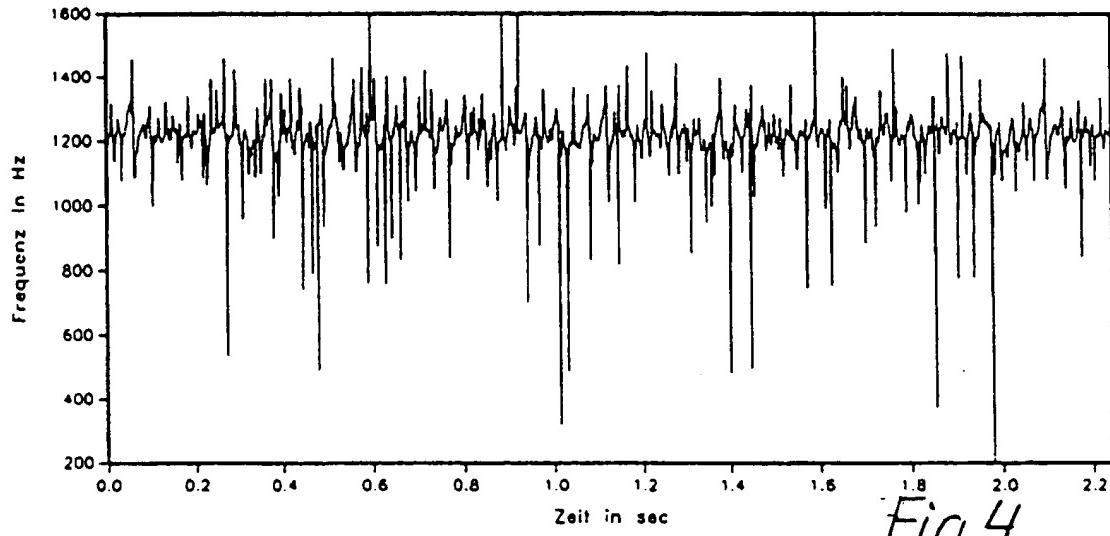


Fig. 4

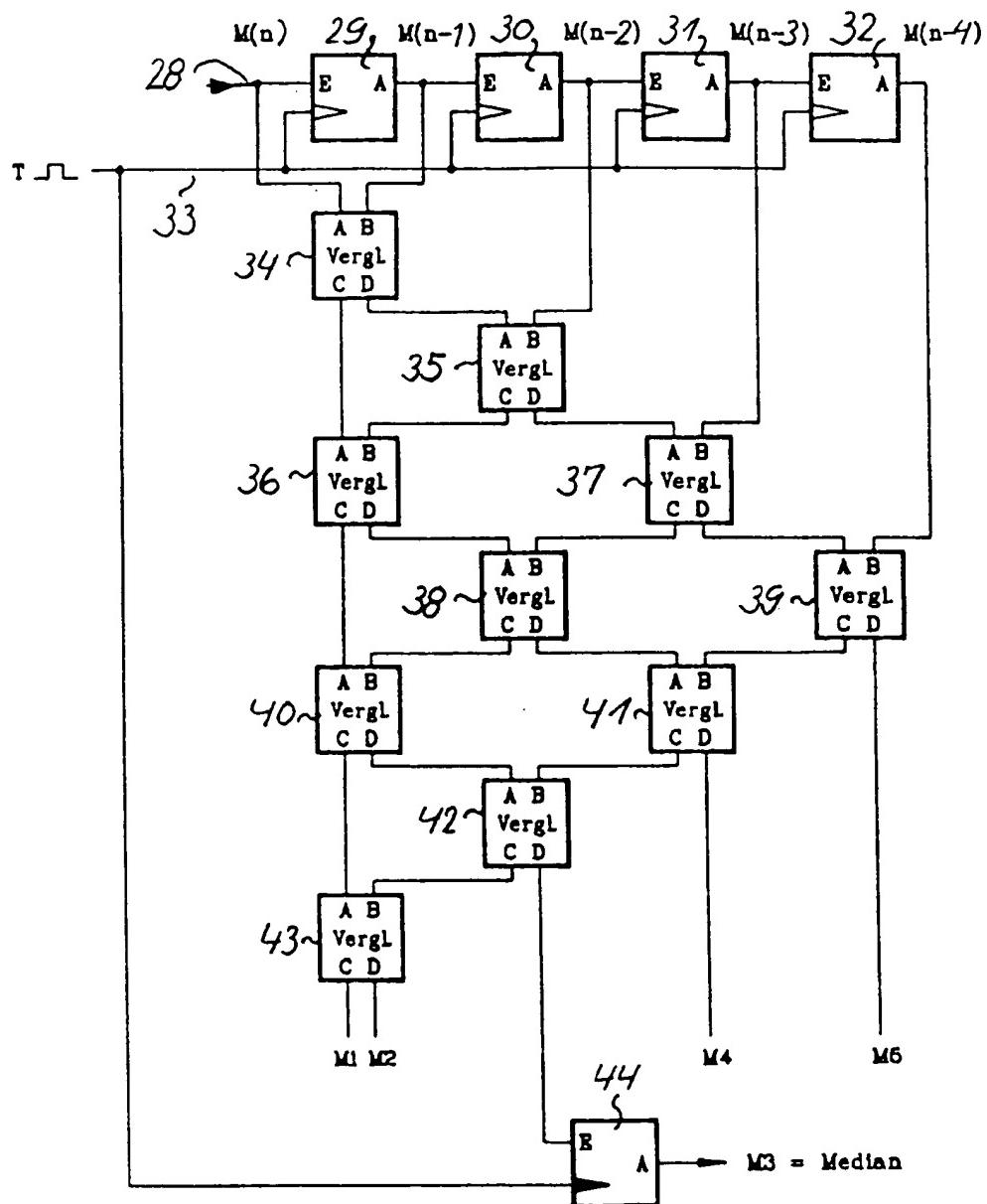
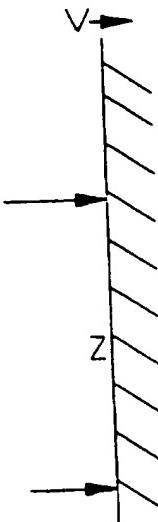
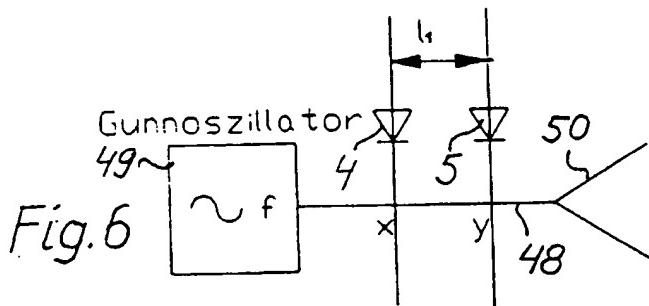
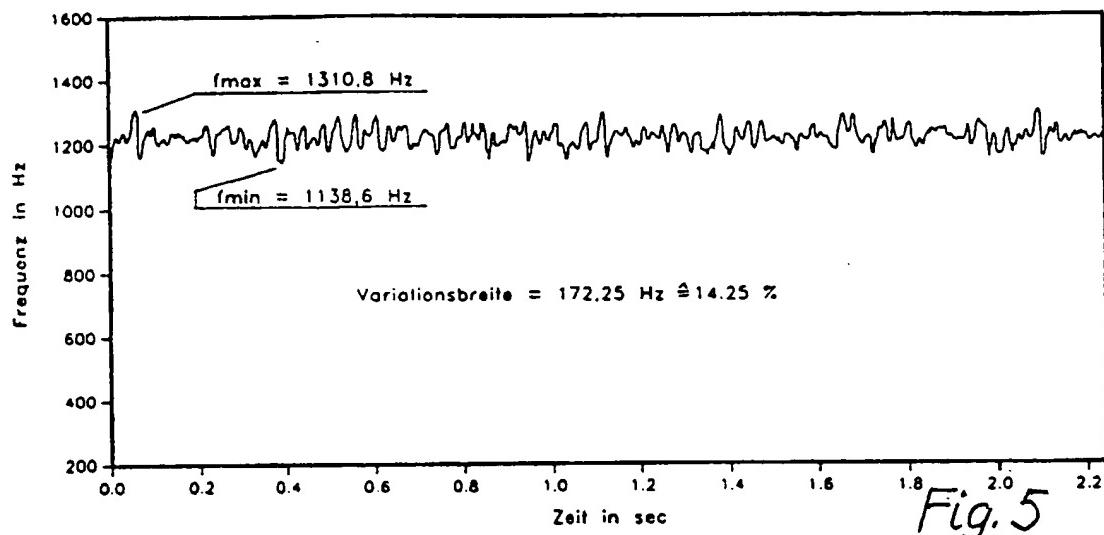


Fig. 3



**This Page is Inserted by IFW Indexing and Scanning
Operations and is not part of the Official Record**

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images include but are not limited to the items checked:

- BLACK BORDERS**
- IMAGE CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES**
- FADED TEXT OR DRAWING**
- BLURRED OR ILLEGIBLE TEXT OR DRAWING**
- SKEWED/SLANTED IMAGES**
- COLOR OR BLACK AND WHITE PHOTOGRAPHS**
- GRAY SCALE DOCUMENTS**
- LINES OR MARKS ON ORIGINAL DOCUMENT**
- REFERENCE(S) OR EXHIBIT(S) SUBMITTED ARE POOR QUALITY**
- OTHER:** _____

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

As rescanning these documents will not correct the image problems checked, please do not report these problems to the IFW Image Problem Mailbox.